

Title	保険利益享受約款の効力について
Sub Title	On the effect of insurance clause in bills of lading
Author	倉沢, 康一郎(Kurasawa, Koichiro)
Publisher	慶應義塾大学法学研究会
Publication year	1977
Jtitle	法學研究 : 法律・政治・社会 (Journal of law, politics, and sociology). Vol.50, No.12 (1977. 12) ,p.205- 225
JaLC DOI	
Abstract	
Notes	五十巻記念論文集
Genre	Journal Article
URL	https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN00224504-19771215-0205

慶應義塾大学学術情報リポジトリ(KOARA)に掲載されているコンテンツの著作権は、それぞれの著作者、学会または出版社/発行者に帰属し、その権利は著作権法によって保護されています。引用にあたっては、著作権法を遵守してご利用ください。

The copyrights of content available on the Keio Associated Repository of Academic resources (KOARA) belong to the respective authors, academic societies, or publishers/issuers, and these rights are protected by the Japanese Copyright Act. When quoting the content, please follow the Japanese copyright act.

保険利益享受約款の効力について

倉 沢 康 一 郎

- 一 問題の所在
- 二 最判昭和四九年三月一五日
- 三 最判昭和五一年一月二五日
- 四 最判昭和四三年七月一日
- 五 保険利益享受約款無効の根拠

一

保険利益享受約款または保険約款 (Insurance Clause, Versicherungsklausel, clause d'exonération des risques assurables) とは、船荷証券上の一種の免責約款として生成・発展したものであつて、貨物に生じた損害について荷主が保険契約によりその填補を受けることができるときは、海上運送人がその利益を享受して、荷主に対する賠償責任を免れるという趣旨を定めるものである。

保険利益享受約款の効力については、後述のように、当初一般的にその有効性が認められていたが、一九二四年に成立した船荷証券統一規約において、荷主の利益保護の観点からこれが明示的に禁止されにいたり、その後各国海上無効とされるようになって来ている。わが国においても、前記条約の批准にもとづく昭和三年の国際海上物品運送法の制定によつて、国際海上物品運送契約については、保険利益享受約款の無効が明示的に法定された(同法一五一条一項)。したがつて、こと外航船による運送契約に関するかぎり、右約款の効力の問題はすでに決着がついているものといふことができる。

しかしながら、貨物について生じた損害をめぐる運送人の責任の問題は、決して外航船による運送契約の場合のみに生ずるといふものではない。内航船による場合および陸上運送契約の場合においても、まつたく同様の問題は生じうる。現に、近時のわが国の判例においても、トラック運送契約に関する昭和四三年七月一日、⁽¹⁾ 港湾運送契約に関する昭和五一年一月二五日の⁽²⁾ それぞれ最高裁第一小法廷判決が、保険利益享受約款の効力につき注目すべき見解を示しているのである。

国際海上物品運送法による保険利益享受約款の効力の否定が、もし単なる立法政策的決着にすぎないものであるとすれば、そのことは外航船による運送契約以外の場合につき同法の反対解釈を可能とするという推論に結びつきうるといえる。これに対して、保険利益享受約款の効力が、もし理論的に否定されるべきものであるとすれば、そのことは内航船による場合および陸上運送にも同様に妥当すべきことになる。⁽³⁾ したがつて、国際海上物品運送契約における場合をも含めて、一般的に運送契約の効果と保険契約の効果との関係という理論的な平面上で、保険利益享受約款の効力の問題を検討し、あわせて国際海上物品運送法一五一条一項の規定の意義をあきらかにすることが今日なお必要であるものとおもわれる。

この点に関してきわめて興味があるのは、昭和四九年三月一五日の最高裁第二小法廷判決⁽⁴⁾ が、国際海上物品運送法施行前に生じた外航船による運送契約上の貨物の損害に関連して、保険利益享受約款の効力を否定していることである。そこで、本稿では、この判決の理由を説明することからはじめて、この問題についての理論的検討へと議論を進めて行くことにす

る。

特に、近時、損害の巨額化・因果関係の複雑化にともなう責任の強化という損害賠償法理の展開の中で、保険のはたすべき機能が再認識されざるをえない状況になつて来ているが、そのような状況をも考慮して保険利益享受約款の効力を再検討することが、この問題の現代的意義ということになるであらう。

(1) 民集二二卷七号一四八九頁。

(2) 金判五一四号七頁。

(3) 鴻・運輸判例百選二三頁参照。

(4) 民集二八卷二号二三三頁。

二二

昭和四九年三月一五日の最高裁第二小法廷判決は、次のような事案に関するものである。すなわち、海上運送人Yは、訴外Aとの間において、インド産半なめし皮をマドラス港から東京港まで運送する契約を締結し、その所有船舶のブリッジデッキに右貨物を積みこんで運送した。AはYから発行を受けた船荷証券を訴外Bに裏書していたが、Bが東京港で右貨物の引渡を受けたときには、右貨物は水濡れによつて変色、醜酵、腐蝕していた。Bは、あらかじめX保険会社との間に包括保険契約を締結していたので、Xから右貨物の損害填補として合計四七五万九七七六円の保険金の支払を受けた。Xは、右金額の限度において、BのYに対して有する権利を代位取得したものととして、Yに損害賠償の請求をなしたというものである。

第一審判決においては、Yの責任すなわち代位の対象であるBのYに対して有する権利そのものが否定され、Xは敗訴したが、Xにおいて控訴したところ、控訴審判決においては、Yの責任が肯定された。ところで、本件船荷証券には、「荷主

が保険によつて積荷の損害の填補を受けた場合には、その限度において運送人に対する損害賠償請求権は消滅する」という趣旨の保険利益享受約款が定められていたため、Xの請求の可否については、右約款の効力が問題となる。この点につき、控訴裁判所は、「海上運送契約の当事者間のみの契約で運送委託者（船荷証券の所持人）の運送人に対する損害賠償請求権を消滅させても、これをもつて保険代位の権利を有する保険者に対抗することはできないと解すべきであるから、本件船荷証券約款に保険利益享受条項の存する事實は、YをしてXに対抗する関係において本件積荷の損傷につき免責せしめる事由たりえない。のみならず、保険利益享受条項をXに対する関係においても有効であるとせんか、（中略）Xと本件の荷受人たるBとの間になされた保険契約には、保険者は被保険者の損失填補の限度で被保険者の一切の権利を代位する旨の定めがあるのであるから、これと保険利益享受条項との間に矛盾を生じ、その一方の約定のみをいわれなく優先せしめる結果ともなるのであつて、第三者に対抗しえない契約にかかる優先的地位を認めることは許されないものといわなければならない」と判示して、原判決を取り消し、Xの請求を認容した。

これに対して、Yは、保険代位によつて保険者が取得しうるのは被保険者の有する権利であるが、本件における被保険者Bは保険利益享受約款によつてYに対する請求権を有しないものであるから、保険者たるXが代位すべき何物もないこと、また、XはBの地位を承継する者であつて、Y・B間の運送契約につき第三者たる地位に立つ者ではないから、本件約款の対抗力の有無ということは問題にならないことを理由として、上告した。

上告審判決において、最高裁第二小法廷は次のようにいう。「このような保険利益享受約款は、荷主が保険者から保険金の支払をうける限度において、運送人に対する損害賠償請求権を事前に拋棄する趣旨のものであつて、運送人が荷主の付けた積荷損害保険を利用することによつて自己の損害賠償責任を免れる目的のもとに締結される特約と解せられるところ、商法七三九条に定める事由によつて生じた損害について、運送人（船舶所有者）に免責を認めるのと同一の結果を享受させる

ことを目的として締結された前記のような保険利益享受約款は、結局荷主を不利益な立場におくこととなり、強行法規である同条に違反する特約であるといわなければならぬ。すなわち、いまこのような保険利益享受約款を有効と解すると、保険者は、被保険者である荷主の損害を填補しても、運送人に対して代位すべき損害賠償請求権がないこととなり、その結果、荷主は、保険金の支払を拒絶せられ、あるいはすでに支払われた保険金の返還を請求される場合が生ずるなど、極めて不利益かつ不都合な立場におかれることとなる。それゆえ、右の保険利益享受約款は、商法七三九条が特約によつても免責を許さない事由によつて生じた損害に関するかぎりにおいては、無効と解するのが相当である。」

要するに、原審たる控訴審判決が、運送契約の当事者間における約款をもつて保険者に対抗することはできないものとするのに対して、上告審判決は、運送契約の当事者間においても、右約款が商法七三九条所定の事由によつて生じた損害に関するかぎりにおいては無効となるものとする。両者を比較すれば、前者によれば、いかなる事由にもとづく損害に関するものであつても、運送人の免責を特約することが保険者の代位権を害するときには、その特約をもつて保険者に対抗することができなくなるのに対して、後者によれば、免責特約が許されないような法定事由にもとづく損害に関するものにかぎり、保険利益享受約款もまた許されないことになるといふ点で、両者間に差異があることになる。

本件控訴審判決に対する批評としては、対抗不能とは当事者間では有効であるが、その効果を第三者には主張することができないという意味であるけれども、もし本件保険利益享受約款が当事者間で有効であるとすれば、その効果としてYはBに対する損害賠償責任を免れることになるから、対抗の可否の問題を持ち出すまでもなく、代位請求権者たるXに対しては責任はないはずであるという指摘がなされる。すなわち、保険代位の場合には、保険者は被保険者に対して条件付保険金支払義務を負うだけであり、被保険者のなす運送契約については何ら固有の利害関係はなく、ただ保険金支払後なお被保険者が第三者に対して請求権を有しているときに、その請求権を代位しうるのであるから、運送契約の当事者間で免責約款が有

効であるとするれば、保険金支払後に保険者の代位すべき請求権はないということになるだけであつて、何ら對抗の問題は生じないとするのである。上告審判決もまた、原審判決に対しては同様の批判を加えているものと見ることが出来る。というのは、その理由の中で、「いまこのような保険利益享受約款を有効と解すると、保険者は、被保険者である荷主の損害を填補しても、運送人に対して代位すべき損害賠償請求権がないこととなる」とされており、これは、保険利益享受約款が有効であるにもかかわらず保険者が請求権を代位しうる場合があることを否定する趣旨と解されるからである。

一方、上告審判決に対しては、以下のような問題点を指摘することが出来るであろう。すなわち、運送契約上の免責約款が強行法に違反するといわんがためには、当該法規の立法目的に照らして、約款の内容がこれに反する効果をもたらすものであることをその理由としなければならぬ。本件で問題とされている強行法規は商法七三九条であるが、その立法目的が荷主の利益を保護するところにあることはあきらかである。したがつて、免責約款としての保険利益享受約款が右強行法規に違反するといわんがためには、それが荷主の利益を害するものである点を指摘しなければならない。というのは、運送契約における一般的な免責特約の場合には、それが有効とされることによつて運送人が免責されると、そのことが直接に荷主の不利益となるのに対して、運送人が保険の利益を享受することによつて免責され、あるいは免責と同一の効果をあたえらるるという場合には、そのことが直接に荷主の不利益と結びつくものではない。この場合には、保険契約の効果が、運送人の責任を肩代わりするという機能を果たすからである。

もし、商法七三九条の規定が、船主の過失、船員その他の使用人の悪意、重過失または堪航不能により荷主に損害が生じた場合には、運送人の単純な免責ばかりではなく、保険の利益享受による免責すなわち保険による責任の肩代わりをも禁ずる趣旨であるとするれば、同条の立法目的は、荷主の利益保護だけではなくて、運送人の責任免脱それ自体を法定的に限定するところにあるということになる。問題は、同条の立法目的をそのようにとらえることが妥当か否かということになるが、たし

かに、何らの責任免脱手段をも認めないとするには、人に注意をつくさせるといふ効果がともなうものとはいえよう。その意味で、例えば責任保険は、一九世紀に至るまで、反倫理的なものとしてその効力が認められなかつたのである。しかしながら、今日、責任保険制度がこれほど発展し、ある場合には加入が義務づけられるにも至つてゐるのは、保険による責任免脱そのことが被害者の利益を害するものではなく、かえつて、場合によつては、保険による加害者の責任免脱が被害者の利益保護に資する面をも有するからである。そして、責任保険制度のカーブすべき領域を考えた場合、むしろ強行法的責任こそ保険による責任免脱に適しているものといえよう。したがつて、荷主の利益保護を目的とすることがあきらかな商法七三九条の規定をもつて、それが同時に、運送人の責任免脱禁止を目的とする倫理的規定たる性格をもつものとするのは妥当ではない。保険利益享受約款の内容が保険による運送人の責任の肩代わりにあるとすれば、そのこと自体が直接に被保険者の利益を害するものではないから、この場合の免責がただちに商法七三九条に違反することになるものとは考えられ
ない。

もつとも、本件上告審判決は、保険利益享受約款が同条に違反するものと解すべき理由として、「いまこのような保険利益享受約款を有効と解すると、保険者は、被保険者である荷主の損害を填補しても、運送人に対して代位すべき損害賠償請求権がないこととなり、その結果、荷主は、保険金の支払を拒絶せられ、あるいはすでに支払われた保険金の返還を請求される場合が生ずるなど、極めて不利益かつ不都合な立場におかれることとなる」と説示している。もし、保険利益享受約款によつて、運送人が免責されると同時に、保険者の保険金支払義務もなくなるものとすれば、それが被害者の利益を害するものであることは言をまつまでもない。

しかしながら、右の判決理由は大いに問題である。というのは、保険契約とは別個独立の運送契約上の約款の効力によつて、なぜ保険者の契約上の義務がなくなるのかが不明確である上に、本件約款もそうであるが、保険利益享受約款は、荷主

が保険者から損害の填補を受けた限度すなわち保険金受領の限度において運送人の責任を免除するものであり、したがつて、保険者が保険金の支払を拒絶しうるものとすれば、運送人が免責されないことになるからである。

運送契約上保険利益享受約款が定められているときは、荷主が保険契約を締結しても保険者に保険金支払義務が生じないものとすれば、保険による責任の肩代わりはなく、したがつて、右約款によつても運送人は免責されないということになる。この場合、荷主としては、計算上は、損害を回復するための請求権の内容には変わりはなく、ただ保険者に対して支払つた保険料だけが損失となる。しかし、実質的には、荷主が保険契約を締結するのは、有責運送人に対する賠償の請求によつてではなくて、保険者に対する保険金の請求によつて、その損害の回復をはかることを利益と考えたからにはかならないわけであるから、その意味で荷主の利益は害されるものといえよう。

しかしながら、荷主のこのような実質的な不利益を理由とするのであれば、それは保険契約を締結している荷主の損害のすべてについていえるのであつて、商法七三九条の強行法規違反のかぎりでは保険利益享受約款は無効という本判決の結論には結びつかない、同条は、荷主が損害賠償請求権をうしなうことによつてこうむる不利益を防止しようとするものだからである。この点に関して本判決と対照的な判断を示すのが、昭和五十一年の最高裁第一小法廷判決である。

(1) 田中誠・金判二三三三六頁、中田・ジュリスト五三三二一〇頁。

(2) 倉沢・金判四五一号四頁。

三

昭和五十一年一月二五日の第一小法廷判決は、次のような事案に関する。輸出入貨物の沿岸荷役を業とするY会社は、訴外Aとの間で、Aの輸出商品につき、横浜港岸壁から本船までの艀による運送契約を締結したが、Yが本船に右商品を船積

みしたときには、その一部が紛失していた。X保険会社は、Aとの保険契約にもつき右商品の紛失によりAのこうむつた損害を填補した上で、AがYに対して有する権利を代位取得したものととして、Yに損害賠償の請求をなし、勝訴した。そこで、Yは、本件港湾運送契約には「当社は保険の付された危険によつて生じた貨物の滅失等については損害賠償の責めに任じない」という趣旨の約款規定があり、これは右の場合には荷主が損害賠償請求権を放棄するものと解すべきであるから、Xが代位すべき権利は存在しないことになるにもかかわらず、原判決がXの代位請求を認容したことは、右約款の解釈適用を誤まつたものであると主張して上告した。

これに対して、最高裁第一小法廷は以下のように判示する。「右約款の規定の趣旨を、所論のとおり、荷送人であるAは、保険に付された運送品の運送中における滅失等についての損害賠償請求権を予め放棄する旨の意思表示をしたものであると解すると、保険者は、右放棄がなければ商法の規定により被保険者に代位して運送人に対して取得することのできたはずの損害賠償請求権の金額の限度において保険金の支払の義務を免れるものであり、したがつて、Aは、運送人であるYから右損害の賠償を受けることができないのは勿論、保険者であるXからも右損害を填補すべき保険金の支払を受けることができず、また、一旦保険者から受領した保険金は、これを返還しなければならないことになり、結局、右損害は、全部、最終的に被保険者であるA自身において負担しなければならなくなるという、Aにとつて極めて不利益かつ不都合な結果を生ずることになるわけであつて、Aがそのような不利益かつ不都合な結果を甘受して右損害の賠償請求権を予め放棄することは、経験則上異例のことに属し、特段の事情のない限り、ありえないこととよく、このことは港湾運送契約の場合であると陸上運送契約の場合であることにより異なるところはない（最一小判昭四三・七・一一参照）。そして、本件においては右特段の事情が存在したことを窺うことはできないのであるから、右約款の規定は、損害賠償請求権を予め放棄する旨の意思表示をしたものというとはできず、右規定は、たかだか保険金額を超える損害部分の賠償請求だけを放棄する旨の意思表示をし

らかであるといわなければならない。荷主が保険契約を締結したときは、保険金取得の有無を問わず、契約締結の事実自体が運送人にとつて免責事由となるなどということは、約款規定として意味をなさない。したがつて、上告人の主張もまた、荷主が保険金請求権を取得したかぎりで免責されるといふ趣旨、すなわち保険利益享受約款を援用する趣旨に解するほかにいわけではない。

それにもかかわらず、本判決は、上告人の主張を単純な免責約款の援用にとらえた上で、それが不合理であるゆえんを説示し、「右規定は、たかだか保険金額を超える損害部分の賠償請求だけを放棄する旨の意思表示をしたのにすぎないものと解すべきである」という。しかし、「保険に付された危険」によるものを免責と定める約款によつて、保険によるカバーがなされない部分について運送人の損害賠償責任を免除するものと解するなどということは、かえつて当事者の意思に反するものである⁽¹⁾。

実は、本判決の判示は、判決理由中にも引用されている昭和四三年の最高裁第一小法廷判決を、ほぼ全面的に踏襲するものである。ところが、昭和四三年判決の事例は、特約の内容こそ本件約款と同趣旨であるが、当事者の意図および利益状況の点で、本判決の事例とはまったく異なるものである。

(1) 倉沢・金判五二一号五頁。

四

昭和四三年七月一日の最高裁第一小法廷判決の事案は、以下のとおりである。トラック運送業者たるY会社は、高価な機械類の運送を営業種目としているにもかかわらず、会社の資本金が少額(二〇〇万円)で、荷主に対する損害賠償能力にも欠けるほどであつたため、運送を引き受けるにあつて、Y自身が保険契約者となり、荷主を被保険者として貨物の全額

につき運送保険契約を締結し、貨物の損害については右保険契約にもとづく保険金のみをもつてこれを填補することとして、Yは保険料負担以上の責任を負わないものとするを特約していた。これに対して、荷主に保険金を支払つたX保険会社が、荷主の有する権利を代位取得したものととして、Yを相手どり損害賠償を請求した。第一審ではXは勝訴したが、控訴審では敗訴したため、Xにおいて上告、判決は破棄差戻となつた。上告審判決理由は次のようにいう。

「仮に原審認定のごとく、荷送人が運送会社に研磨機（本件運送品）の運送を委託するにあたり、運送会社に対し運送中の事故に関する運送保険契約を締結するよう申し出るとともに右事故による損害は右保険契約に基づいて支払われる保険金のみをもつて填補することを約したと認められる場合でも、そのことだけから、直ちに、荷送人が運送会社に対し研磨機の運送中の事故によつて発生することあるべき一切の損害賠償請求権を予め放棄する旨の意思表示をしたものと解釈することは困難である。ただし、もし運送保険の被保険者である荷送人が保険会社から保険金の支払を受ける前に右損害賠償請求権を放棄した場合には、保険会社は、右放棄がなければ被保険者である荷送人に代位して運送人に対して取得することのできた右損害賠償請求権の金額の限度において、保険金の支払の義務を免れるものと解するのが相当であるところ、もし原判示のように、荷送人が運送会社に研磨機の運送を委託した際、運送会社に対し、研磨機の運送中の事故によつて発生することのあるべき一切の損害の賠償請求権を予め放棄する旨の意思表示をしたものとすれば、保険会社は運送会社との間に締結した右研磨機の運送中の事故に関する運送保険契約にもとづく保険金の支払の義務を免れることになり、したがつて、荷送人は運送会社から損害の賠償を受けることができなくなるのはもちろん、保険会社からも損害を填補すべき保険金の支払を受けることができず、（中略）荷送人にとつては、極めて不利益かつ不都合な結果が生じることになるわけであつて、荷送人がそのような不利益かつ不都合な結果を甘受して、右損害の賠償請求権を予め放棄する旨の意思表示をするということは、経験則上、極めて特殊異例の事象に属し、よほど特段の事情のないかぎり、生起しえないことといわなければならぬ。

(中略) 仮に荷送人が右のような事情を知らないで、運送会社に対し、研磨機の運送中の事故によつて発生することのあるべき損害については、運送会社が保険会社との間に締結する運送保険契約にもとづいて支払われる保険金のみをもつて填補する旨の意思表示をしたとしても、それは、たかだか、荷送人が少なくとも保険会社からの右保険契約にもとづく保険金の支払だけは確定的に受けうることを条件にして、右保険金の金額を超える損害部分の賠償請求権のみを放棄する旨の意思表示をしたにすぎないと解すべきであらう。」

本判決における特約の解釈は、前述の昭和五一年判決とまつたく同一である。しかしながら、本判決の事案は、荷主が自己所有の貨物を目的として自己のためにする保険契約を締結しているのではなくて、運送人が保険契約者として———ということは、保険料および事務的な手間を負担して———、荷主のためにする保険契約を締結したというものである。そして、運送人がこのように他人の所有物につき保険による保護の手續をあえてとつたのは、保険の利益をみずから享受することによつて、荷主に対する損害賠償責任を免れることを目的としたものであることは、事実関係からしてきわめてあきらかである。したがつて、本件特約はあきらかに保険利益享受による免責特約であつて、そのようなものとしてその効力を判断すべきであつた。

本判決は、本件特約をもつて、たかだか保険金額をこえる部分の損害賠償請求権のみを放棄する趣旨と解しうるにすぎないものと判示する。その点もまた、昭和五一年判決とまつたく同様である。しかしながら、本件特約は、昭和五一年判決の約款規定とは異なつて、運送契約の当事者間における責任制限的な内容をもつものである。すなわち、前述の事実関係からもあきらかなように、運送人と荷主の間では、運送人が保険料を負担するかわりに、それ以上の責任はいつさい負わないものとするのが約束されている。そのために、本件保険契約においては、荷主の申し出た貨物の価額を保険価額および保険金額とする全部保険が付けられているのである。いいかえれば、運送人は、あらかじめ荷主から損害賠償の最高限度額を申

し出してもらい、その額までいつばいに保険を付け、それだけの保険料を負担した上で、それ以上の責任を負わないことを約束しているのである。

したがつて、本件特約については、保険金額をこえる部分の損害賠償請求権を放棄する趣旨に解することは、あなたが当事者の意思に反するものとはいえない⁽¹⁾。これに対して、昭和五年判決の事案における約款については、荷主が自己のために付けた保険契約にもとづく利益を運送人が享受することを約束するものであるから、荷主が自己所有の貨物に保険を付けず、または一部保険を付けたにすぎないということもありうるのであつて、その場合に、保険によるカバーのなされない部分の損害賠償請求権を放棄するなどということは、まったく当事者の意思に反する解釈といわなければならない。

このように見て来ると、本件における特約は、被保険者たる荷主が保険金を取得するかぎりて運送人が運送契約上の責任を免れることを約束するという点では、保険利益享受約款と同一内容のものであるが、運送人自身が、自己の責任を免れるために保険契約を締結し、保険料を負担しているという点では、一般の保険利益享受約款に対して、特殊性をもつものといえる。実質論としては、他人が付けた保険の利益を享受して免責されることを約束する場合と、自己がそのために保険料を出捐してこれを約束する場合とを、はたして同一に論じてよいかという疑問が生ずる余地はあろう。実は、このような疑問こそ、保険利益享受約款の効力の問題に、理論的解決をあたえるためのいとぐちとなるべきものと筆者にはおもえる。

いずれにしても、昭和四三年の本判決と、前述の昭和五年判決とは、同一内容の特約および約款について、その意思解釈に關し同趣旨の判例を重ねたものであるが、しかし、両判決の判例法的意義は、陸上運送契約における保険利益享受約款の効力を否定するという点にある⁽²⁾。なぜなら、保険利益享受約款にあつては、保険金取得と賠償請求権放棄とは、相互に条件づけられた要素的内容をなすものであるが、両判決は、ともに、荷主が保険代位の対象となる賠償請求権をあらかじめ放棄すれば、そのことによつて当然に保険金請求権をうしなうものと判示しており、したがつて、たとえ運送契約の当事者が

保険金取得のかぎりでは賠償請求権を放棄することを約束したとしても、その約束は無効とされることになるからである。

かくて、本論文にとりあげた三つの最高裁判決によつて、国際海上物品運送法施行前の海上運送についても（今後は、このケースについての判決は、内航船による運送に関する先例の意味をもつことになる）、港湾運送についても、陸上運送についても、一般的に、保険利益享受約款または特約は、その効力が判例法的に否定されるということになつたものといえる。問題は、その理由が、はたして右判例の説示するところではじゆうぶんであるかという点にある。

(1) 倉沢・金判五二二号五頁。

(2) 同右三頁。

五

保険利益享受約款は、船荷証券上の約款としては、その生成が比較的あたらしいものである。⁽¹⁾ イギリスにおいて一九世紀後半にはじまつた保険約款には、「保険によつてカバーされることが可能なあらゆる貨物につき生じたあらゆる損害に対して責めに任じない」(not liable for any damage to any goods which is capable of being covered by insurance)という形式のもの、「運送人は貨物に付されたあらゆる保険の利益を取得するものとする」(the carrier shall have the benefit of any insurance effected upon the goods)という形式のものがあるが、前者は、アメリカでは、ハーター法による免責約款の制限にふれるものであつて、その有効性の範囲内では、ほとんど実益が認められないものであつた。⁽²⁾ 一方、後者すなわち保険利益享受約款は、純粹な免責約款の場合とは異なつて、荷主が損害を回復する権利をうばわれることはない。そのため、保険利益享受約款はハーター法上も有効と解され、その實際的効果のために多く用いられるようになって来ている。

ところが、船荷証券統一条約は、荷主の利益保護の観点からこれを禁止し、アメリカの海上物品運送法もこれを受けて、

保険利益享受約款の効力について

保険利益享受約款を無効と定めた。ハーター法の発展という位置にある船荷証券統一条約において、保険利益享受約款の効力に関しなげ荷主の利益保護があらためて問題になつたかといえ、同約款は一方で保険者の利益——殊に代位権——を害することになるので、保険会社の側でさまざまな対抗手段を講ずるようになるからである。⁽³⁾特に、保険契約上、運送契約に保険利益享受約款が含まれている場合には、被保険者たる荷主は運送人に対する損害賠償請求権を先行使すべきものと定めて、保険金の支払に代え金銭を貸しつける形式をとり、被保険者は運送人から損害賠償を受けてこれを保険者に返還すべきものと約することなどがその例である。⁽⁴⁾

すでに述べたように、もし保険利益享受約款が荷主の不利益に結びつくものであるとすれば、国際海上物品運送法の明示的な規定をまつまでもなく、わが商法七三九条によつても、同条所定の事由による損害については、同約款による保険者の免責は禁じられることになるものといえよう。しかしながら、右の例は、保険者が対抗手段をとることによつて荷主に不利益が生じうることを示すものであつて、決して保険利益享受約款そのものが、当然に荷主に不利益をもたらしことを示すものではない。

もちろん、保険者が自衛上対抗手段をとらざるをえないとすれば、結局は被保険者たる荷主の不利益に結びつくことになるわけではあるけれども、もしその結果が不当であるとするならば、そのような保険者の対抗手段すなわち保険契約上の約款の効力もまた、吟味の対象とされなければならないはずである。保険利益享受約款は、保険者が対抗手段をとることによつて、結局は荷主の不利益に結びつくものであるということとは、その場合の保険者の対抗手段が保険契約上有効であることを前提とする。そうだとすれば、その有効性の根拠があるはずであり、そして、それがまさに保険利益享受約款の効力を否定するための根拠ともなるわけである。

運送契約上の保険利益享受約款に対して、保険者が保険契約上対抗手段を約款に定めうることの根拠は何か。それは、保

險者がその対抗手段によつて回復をはかろうとする請求權代位の根拠は何かの問題である。

わが商法がその六六二条に定めている請求權代位の本質については、筆者はかつて詳論したことがある。⁽⁵⁾ 結論的には、請求權代位は、全損という技術的概念の効果である商法六六一条の残存物代位とは異なり、被保險者に対する保險者および有責第三者間の、衡平則を根拠とする求償の制度であるものと解される。この点で、この場合の代位權は立法の時点から「公安ニモ關係アリ」⁽⁶⁾とされており、保險者が求償權を現実に行使するかどうかは格別、あらかじめこれを放棄することを特約することはできないのではないかという疑問も生じうるが、かりに商法六六二条を任意規定と解したとしても、これを特約によつて排除しうるのは保險契約上の合意すなわち保險者のみであることはあきらかである。したがつて、保險契約の當事者にあらざる運送人が、運送契約上いかなることを約したとしても、保險契約の法定効果である商法六六二条を排除することはできない。⁽⁷⁾

保險利益享受約款の有効性を主張する論者は、運送契約の當事者がその契約上の權利を放棄することは任意であつて、そのことは別個の契約である保險契約の効力に関わらないものとするが、荷主の運送人に対する權利が保險契約の法定効果である代位權の目的物となつている以上、そのようにいうことはできない。⁽⁸⁾

この場合、前述の昭和四三年判決および昭和五一年判決は、荷主が運送契約上の權利を放棄することを可能として、ただし、これを放棄すれば保險者に対する請求權をうしない、すでに保險金を取得しているときはこれを返還すべきものとして解している。この点の理由づけについては、村田治美教授は、「運送保險の被保險者である荷送人はその被保險者として保險法上いわゆる損害防止義務を負わされているから、右の損害賠償請求權が荷送人自身の權利ではあつても、荷送人は損害防止義務者としてこれを確保または行使して、いうところの損害の軽減防止にとめるべきであり、およそこれを放棄することなどは損害防止義務の違反として債務不履行に該当するものといわなければならない。それゆえ、荷送人は右のように運送

人に対する損害賠償請求権を放棄したときは、その権利放棄すなわち債務不履行によつて保険者に与えた損害を賠償すべきであり、一方、被害者である保険者としてはその受けた損害の賠償を被保険者たる荷送人に対して請求しうべく、したがつて保険者はその損害賠償請求権と、自己が被保険者に対して負担する保険金支払債務とを相殺することもできるわけである⁽⁹⁾とされる。

しかし、商法六六〇条の損害防止義務は、事故発生後の損害拡大防止につとめるべきことを意味するものであるから、あらかじめ約款で免責を定めることが直接その違反にあたるものといえるか否かについては、疑問の余地があるものとせざるをえない。むしろ、商法六六二条の代位権は保険金支払の法定効果なのであるから、保険者において保険金を支払えば、運送契約の当事者間の特約いかんにかかわらず、保険者は被保険者の有すべかりし請求権を法定的に取得する——いいかえれば、被保険者が保険金請求権の行使を留保するかぎり、運送契約上の権利放棄そのものが商法六六二条に反して無効となるものと解すべきである⁽¹⁰⁾。

このように、運送契約上の当事者の特約の効力と保険契約の法定効果とが連動するのは、この場合、両契約はそれぞれ別個独立に併存するものではあるが、運送人の賠償義務の対象と保険者の填補義務の対象とが同一の損害であり、したがつて両者が不真正連帯債務者たる関係に立つてゐること、すなわち、請求権代位の本質が両債務者間の法定的求償権であることによるのである⁽¹¹⁾。

ところが、わが国の判例は、この両者の関係を切断してとらえるのが通例のようである。近時の判例として、昭和五〇年一月三十一日の最高裁第三小法廷判決は、次のようにいう。「家屋焼失による損害につき火災保険契約に基づいて被保険者たる家屋所有者に給付される保険金は、既に払い込んだ保険料の対価たる性質を有し、たまたまその損害について第三者が所有者に対して不法行為または債務不履行に基づく損害賠償義務を負う場合においても、右損害賠償額の算定に際し、いわゆ

る損益相殺として控除されるべき利益にはあたらないと解するのが相当である。ただ、保険金を支払った保険者は、商法六六二条所定の保険者の代位の制度により、その支払った限度において被保険者が第三者に対して有する損害賠償請求権を得る結果、被保険者たる所有者は保険者から支払を受けた保険金の限度で第三者に対する損害賠償請求権を失い、その第三者に対して請求することのできる賠償額が支払われた保険金の額だけ減少することとなるにすぎない。」(傍点倉沢)

この判決に対する批判論文はすでに発表してあり、紙幅の関係でその詳細はここでは割愛するほかないが、要するに、右判決は、被保険者が保険者から保険金を受け取ったとしてもそれは保険料の対価の受領であつて、被保険者がうしなつた利益を回復するものではないという理由で、被保険者の有責第三者に対する損害賠償請求権はほんらいそのことによつて何ら影響を受けるものではなく、ただ、商法六六二条による保険者の請求権代位の結果として、被保険者は保険金受領の限度で第三者に対する損害賠償請求権をうしなうものと解しているわけであるけれども、しかし、保険金支払の実質的意義が損害の填補である以上、その受領によつて被保険者の損害は減縮しているはずであり、したがつてその賠償請求権の内容もそのかぎりでは減縮するものと解するほかない。

定額保険契約における満期払戻金とは異なつて、損害保険金が保険料の対価であるという表現は、法律的には比喩以上のものではない。正確には、保険料の対価は危険負担給付だからである。右判決の事例においても、被保険者に対する第三者の不法行為または債務不履行の事実がなければ、保険者は火災保険金の支払をしなくて済んだのであり、しかも、その場合に保険料を返還すべき理由のないことも自明であつて、結局、第三者の不法行為または債務不履行の事実、保険者に損失をもたらすものといふべきである。

このように、被保険者が有責第三者の行為によつて損害をこうむつた場合において、保険者が保険金の支払をなすことは、一方で、有責第三者の損害賠償責任の内容を減縮せしめ、他方で、保険者に損失をもたらす。その結果、法は保険者の

求償権として被保険者の第三者に対する請求権を代位取得させるのである。

近時、保険料をえている保険者が損害の究局的な負担者になるべきであるとして、解釈論としては無理だとしても、少なくとも立法論としては、保険者の請求権代位を限定すべきであるとする主張がなされている。⁽¹⁵⁾しかし、責任保険契約と一般の財産保険契約との間の、内容上および構造上の相違から考えると、右の主張には賛成することができない。すなわち、保険者が保険料をえているとはいつても、責任保険契約においては、まさに法的責任を負担する者が契約当事者としてその出捐をしているのであるが、一般の財産保険契約において、たまたま被害者が保険料の出捐をしていたことを奇貨として、有責第三者が免責されるということに妥当性があるとはおもえないからである。むしろ、一般の財産保険においては、保険者が求償権を行使することを料率算定の基礎に加えて、保険料の適正化を期するものとするの方がより合理的である。そして、法的責任負担という損害につき保険保護をえようとすることは責任保険団体を形成するということによつて、当事者間の利害調整は、まさにほんらいの目的に即してもつとも適正になされることになる。

この点、昭和四三年判決の事例は、小資本のトラック運送業者が、みずから保険契約者として荷主を被保険者とする運送保険契約を締結し、その上で、運送品の損害については右保険金のみをもつて填補することを約していたというものであるから、少なくとも当事者の動機においては、責任保険制度の利用の意図が認められる。したがつて、右運送業者にとつては、免責が認められないという判決はきわめて心外なものであつたに違いない。

しかし、いかに当事者の動機が責任保険的な制度利用にあらうとも、これを運送契約当事者の特約によつて、法的権利として実現することは無理である。なぜなら、保険者の請求権代位は保険契約の法定効果であり、運送契約上の特約でこれを排除することはできないものだからである。責任保険契約と第三者のためにする財産保険契約とのもつとも本質的な相違は、まさにその点にある。

- (1) 田中誠・船荷証券免責条款論七一四頁以下参照。
- (2) Poor, *American Law of Charter Parties and Ocean Bills of Lading*, 4th Ed., 1954, pp. 215~216.
- (3) 大橋・船荷証券法及船船担保法の研究二〇七頁以下参照。
- (4) Poor, *op. cit.*, pp. 216~220.
- (5) 倉沢・保険契約の法理二二七頁以下、特に、一三八頁以下。
- (6) 志田鉦太郎博士現行草案審議筆記(四)、損害保険研究二四卷一号二六六頁における岡野教次郎博士の発言。
- (7) 倉沢・金判四五一号五頁。
- (8) 大森・保険法一八五頁、伊沢・保険法三一〇頁。
- (9) 村田・民商六〇卷三号四四三頁以下。
- (10) 倉沢・金判五二一号五頁。
- (11) 倉沢・保険契約の法理一四一頁。
- (12) 民集二九卷一号六八頁。
- (13) 倉沢「保険金額と損害賠償額」葛城古稀記念論集四二七頁以下。
- (14) 倉沢・保険契約の法理一四〇頁以下。
- (15) 金沢・判例タイムズ三三五号一二三頁。